



УСЛОВИЯ ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ИНТЕГРИРАН ТЕРИТОРИАЛЕН ПОДХОД И ИЗГРАЖДАНЕ НА ТРАНСПОРТЕН ХЪБ БЪЛГАРИЯ - СЪРБИЯ

Георги Христов Цолов
georgi.tsolov@unwe.bg

**Университет за национално и световно стопанство (УНСС),
1700 София, район „Студентски“, ул. „8-ми декември“ № 19
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

Ключови думи: свързаност, инвестиции, транспортен хъб, интегриран подход, коридор №10, местна стратегия, междудържавни споразумения, икономическа интеграция

Резюме: Процесите на развитие и подобряване на състоянието на инфраструктурни съоръжения от различно естество и функции имат ключово значение не само за осигуряване на транспортната свързаност, но и за постигането на синергетични ефекти, които се изразяват в организацията и най-вече системната самоорганизация на стопанската дейност в регионите. Тези ефекти от развитието на транспортната инфраструктура, предполагат: значителен ръст на чуждестранните инвестиции; системно въздействие върху развитието на човешкия капитал; задълбочаване на трансграничното сътрудничество; бързо модернизиране на транспортните системи; постигане на регионална устойчивост и усъвършенстване на отношенията човек – природа; повишава се обществения капацитет за отговор на кризи с природен и/или стопански характер и др.

България е изправена пред предизвикателството бързо и ефективно да реши няколко взаимно предпоставящи се въпроси в тази област. На първо място, ние трябва да изпълняваме предписанията и препоръките за интегриране на страната ни към общоевропейската мрежа от интелигентни транспортни системи. На следващо място, следва да си извоюваме водеща роля в процеса на разширяване на Европейския съюз (ЕС) на Балканите и да осигурим регионалната конкурентоспособност на страните от този регион. На трето място, необходимо е да обърнем поглед към комплексните географски предимства на страната и като ги обединим с тези на съседните държави да превърнем пространството и територията ни в глобален център на взаимодействие на различни видове транспорт – както такива, които определяме като „традиционни“, така и такива, които са абсолютно иновативни и едва наскоро са утвърдили алтернативния си потенциал.

Интересът на автора към темата относно потенциала за сътрудничество и коопериране в ключови сфери за развитието на трансграничните отношения между България и Сърбия бе провокиран от анализа в рамките на вътрешно-университетски научен проект НИД НИ-27/2023/А „Изготвяне на пространствен анализ на

регионалните възможности на територията на република България за стратегическо локализиране на индустриални зони“, който стартира през месец март 2023.

ВЪВЕДЕНИЕ

Когато пристъпваме към комплексен инфраструктурен анализ, ние изхождаме от доказани системен, организационен, функционален и кибернетичен характер на всеки един от взаимодействащите си елементи. Отчитайки и пространствено-териториалните аспекти на инфраструктурното развитие, както и практиката на ниво ЕС, разбираме, че усилията на националните правителства не бива да се съсредоточават единствено в постигането на вътрешна задоволеност от транспортни и други съоръжения. Защото тяхната ефективност се определя от капацитета им да участват пълноценно в съвременните мрежови отношения и да бъдат производителна част от глобалните връзки.

За да получим своето признание и да оползотворим дадените географски условия, България следва логично и системно да играе своята транс-балканска роля и това неминуемо трябва да се случи в условията на партньорство със заобикалящите ни страни. Развитието на пътната инфраструктура и повишаването на свързаността е първостепенна задача, която има своите междудържавни измерения, особено що се касае до диалога със съседна Сърбия. Транспортната свързаност с нашата съседка може да се разгледа в няколко посоки, а по-важното е, че те са абсолютно адекватни и към останалите ни съседки – Румъния и Гърция, като членки на ЕС, Турция и Северна Македония, като наши партньори нечленуващи в Съюза:

- Комплексно развитие на всички елементи от републиканската транспортна мрежа по направленията на петте транс-европейски коридора, преминаващи през страната с цел да се осигури ефективен (с минимални разходи), ефикасен (с максимални ползи) и устойчив (без разрушителни ефекти) транспорт и свързаност;
- Развитие на инфраструктурната мрежа, осигуряваща свързаност на черноморските и дунавските пристанища с всички сухоземни и въздушни „портали“ в страната и най-близките такива в страните-съседки, с цел да получим мрежови и синергетичен ефект;
- Развитие на транспортната инфраструктура в трансграничните територии, чрез успешни форми на междудържавното сътрудничество и партньорство с всички заинтересовани страни, с цел постигане на европейските стандарти за развитие;
- Повишаване на безопасността и сигурността на елементите от инфраструктурната мрежа, с цел установяване на регионална устойчивост и изграждане на международно доверие.

ИЗЛОЖЕНИЕ

Обща постановка на проблема транспортна свързаност и трансгранично сътрудничество между България и Сърбия.

Интегрираният подход към развитието на транспортната инфраструктура, особено когато това развитие се проектира в контекста на двустранните и/или многостранните отношения, изисква създаването на разнородни по своя характер условия, които засягат управленската, икономическата, социалната, технологичната, екологичната и т.н. среди, в които ще бъдат реализирани съответните проекти. Интегрираният подход не може да се реализира, без да бъдат обхванати „критичните точки“, а в случаите на големи проекти с инвестиционен и междудържавен характер, те никак не са малко. Нека се опитаме да ги обобщим:

А) Съгласуване на развитието на транспортната инфраструктура с непосредствено свързаните с нея отрасли - производство, търговия, логистика,

обществено управление и администрация и др. Изграждането на комплексна инфраструктура обикновено надхвърля финансовия потенциал на икономически активните субекти в региона. Изграждането на инфраструктура, дори в случаите на финансиране по линия на фондовете от ЕС изисква предварително акумулиране на разходи.

Б) **Потребностите на икономическите и социалните субекти** не могат да бъдат задоволени само чрез развитието само на един вид транспорт, макар и то да се определя като ефективно. Изследванията показват, че само интегрирането на транспортни средства може да осигури както нужните ценови нива за компаниите и гражданите, така и да се постигне конкурентоспособност по адрес на фактора „време“. Днес интермодалността може да се разглежда като организирана връзка между различни видове транспорт, имаща максимално широко териториално покритие, с цел да предостави на пътниците и стоките непрекъснат превоз, както и да гарантира плавност на пътуването и всички съпътстващи го операции.

В) **Акумулирането на достатъчно финансови средства и административен капацитет** от една страна и липсата на опит от успешно реализирани съвместни проекти от друга, са основна бариера пред България и Сърбия в областта на инфраструктурното изграждане и модернизация. На практика държавните органи и местните власти и в двете държави са оставени сами да решават проблемите, свързани с иновационните модели на транспортната инфраструктура.

Въпреки, че подобни инициативи са много полезни за разгръщането на интеграционния потенциал на ЕС и факта, че Европейската комисия (ЕК) притежава необходимите финансови ресурси, двустранният интегриран подход към съвместно транспортно осигуряване среща допълнителни трудности произтичащи от необходимостта за „синхронизиране“ на усилията. В тази посока е необходимо да се тръгне още от формулирането на идеята или проекта, с цел да го направим разпознаваем за европейските чиновници. Ето защо, оценявайки трансграничния потенциал на България и Сърбия, ние откриваме отлични предпоставки за реализирането на съвместен **транспортен хъб**, като отговор на предизвикателството пред интермодалния транспорт.

Специфични характеристики на трансграничния транспортен хъб и ролята му за развитие на интермодалност.

Транспортните хъбове са започнали да се формират още през 70-те години на XX век в САЩ, като пунктове, в които пътници и/или товари се прехвърлят от един вид транспортно средство на друго. Днес те са по-скоро добре функциониращи зони, в които освен прехвърляне на пътници и товари, се осигурява и тяхното съхранение, допълнително обслужване, пренасочване и др. Обхватът на инфраструктурните елементи от тези зони е много голям – пътища, паркинги, гари, ЖП гари, автогари, метро станции, станции за горива, летища, фериботи, логистични складове, обслужващи и сервизни звена, митнически и контролни служби и много други.

Както бе отбелязано по-горе, ЕС е разработил своята информационна база за интермодалния транспорт в Европа[1], като темата се дискутира през последните 10 години и у нас, но предимно в рамките на очакванията за финансиране на проекти по националните оперативни програми. Съвсем наскоро по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 (ПТС) бяха одобрени критериите за подбор на проекти по процедурата „**Подпомагане на интермодални оператори, включително развитие на съществуващи терминали**“, а в най-скоро време можем да очакваме и поканата за

подаване на предложения от страна на операторите на интермодални терминали¹ на територията на Република България[2].

Развитието на мултимодалността, изграждането на интермодални терминали и подобряването на връзките между видовете транспорт е сред основните препоръки на Европейския съвет. Макар, че обосновката към горепосочената процедура се отнася до националното състояние на транспортната интермодалност, тя с пълна валидност може да се отнесе и към един подобен трансграничен проект. Факт е липсата на национална мрежа от интермодални терминали (транспортни хъбове), които да обслужват нуждите на железопътния и водния товарен транспорт, не се използват съществуващите възможности за развитие на интермодални превози. Съществуващите терминали в страната не отговарят на изискванията за съвременни товаро-превозни услуги. Липсват връзки и координация между различните видове транспорт, което възпрепятства развитието на интермодалния транспорт. Терминалите не разполагат с достатъчно складови, оперативни площи и инфраструктура за интермодален транспорт, както и със съвременно ефективно оборудване и ИТ системи за управление и ефективна организация на работата им[3].

Делът на интермодалните превози в страната е незначителен спрямо автомобилните, особено по отношение на вътрешния транспорт за страната, където конкурентоспособността именно на автомобилния транспорт е много по-висока. Част от причините за липсата на конкурентоспособност на интермодалния транспорт се дължат както на по-дългото време за такъв тип превози, така и на допълнителни разходи асоциирани с интермодалния транспорт. Разходите за претоварни услуги са такъв пример.

Казаното до момента индикира, че изграждането на транспортен хъб с междудържавен и граничен профил изисква да се анализират регионалните специфики, които дават насоката за развитие на един интермодален транспортен проект. Можем да направим обосновани препоръки за необходимостта от основно развитие на два типа транспортна инфраструктура в трансграничния регион между България и Сърбия:

- Развитие на инфраструктурата на автомобилния транспорт. Обхватът на този вид транспорт е ясно определен по линия на превоза на стоки и превоза на пътници. Но тук има още много предизвикателства – например превоза на контейнерни товари от и до наземни точки на интермодалност (летища, речни и морски пристанища, продуктопроводи и др.). Отделно структурата на някои браншове, предпочитани от местните предприемачи ангажира в голяма степен личните транспортни средства, върху които интермодалността слабо влияе (туризъм, поклонничество, прояви с културен, спортен и шоу характер и др.).

- Развитието на железопътния транспорт и ЖП инфраструктурата е второто условия за постигането на трансгранична интермодалност. С години изостава модернизацията на железопътните превози в рамките и на двете национални мрежи. Интермодалността в тази област изисква рязък конвергентен преход, чиято цел би следвало да е стратегически насочена към постигане на интегритет с европейските ЖП системи. В полза на интегрирания териториален подход за осигуряване на интермодални решения в трансграничните региони на България и Сърбия е фактът, че трасето на ЖП линията между двете столици София и Белград съвпада с трансевропейския коридор №10.

¹ **Интермодален оператор** е оператор и/или собственик на интермодален терминал, оборудван за претоварване и складиране на интермодални транспортни единици (ИТЕ) между поне два вида транспорт или между две различни железопътни системи и за временно складиране на товари, като морски или вътрешноводни пристанища и железопътни-автомобилни терминали.

Предизвикателствата пред двата вида транспорт определят и характера на трансграничния хъб като бимодален, което го изправя пред следните условия за неговото изграждане:

1. Регионална икономическа среда. Тя не само предполага изграждането на бимодалния транспортен хъб, но и притежава потенциал да го превърне в конструктивен двигател на развитието. Регионалната икономика се вписва в процеса на изграждане и експлоатиране на такъв хъб, чрез алгоритъм от няколко елемента:

а) наличие на материални и човешки ресурси в региона, чието използване лежи в основата на изграждането на транспортната инфраструктура;

б) наличие на заинтересованост от страна на местните стопански и обществени агенти към непосредственото развитие на транспортната система;

в) възможности на органите на местните власти да реализират гъвкави схеми за финансиране на обектите на инфраструктурата, както и да генерират широка обществена подкрепа[4];

г) формиране на механизми за постигане на визията за дългосрочност на перспективите за функциониране и развитие на местните бизнеси, разширяване на подходите към формите за сдружаване и коопериране, подкрепа за увеличаване на местния конкурентен потенциал.

При условията на широка икономическа и социална интеграция смятаме, че въпросът за наличието на заинтересовани страни от изграждането на трансграничен транспортен хъб въобще не стои на дневен ред. Разбира се, основният фактор тук е водещото значение на промишлеността, а в структурата на стопанския вектор, който може емпирично да се разгърне в дълбочина 120-150 километра от двете страни на границата, този тип предприятия доминират в регионалната икономическа картина. Нещо повече – от българска страна центрове като София, Костинброд, Божурище и др., а от сръбска страна около градовете Пирот и Ниш, вече са се оформили като индустриални „колонии“ и производствени зони с експортен профил. Всички те, както и мрежата от по-малки предприятия са заинтересовани от иновативното развитие на транспортната инфраструктура – едните, за да си осигурят бърз достъп до далечните пазари на суровини и готова продукция, другите, за да могат по-лесно да стъпят на тях.

2. Финансови предизвикателства пред изграждането на бимодален транспортен хъб. Основните финансови проблеми при изграждането на трансграничен бимодален хъб са свързани на първо място с определянето на дяловото участие между двете съседни страни. На следващо място се поставя въпроса за привличането на достатъчно инвестиции в този проект. Техният източник могат да бъдат не само пряко участващите държави, но и съседните страни или техните регионални организации. Фондовете на ЕС, общинските фондове, средства от Световната банка, частните инвестиции също са подходящ инструмент за финансиране, но според нас избраният подход към сътрудничество и коопериране предполага да се търси възможност за комбиниране на всички възможни източници. Политическите лидери и ресорните министри са склонни да предпочитат и да се осланят на европейското финансиране чрез „грантове“, но сериозно трябва да се обмислят вариантите за междудържавни спогодби за различни преференции към частните инвеститори – данъчни облекчения, издаване на облигации, банково и застрахователно гарантиране, намалени такси при обслужване и др.

Финансовият проблем при инвестиции в инфраструктура не се изчерпва само с набирането на необходимия паричен ресурс. Тук се поставя и въпросът за възвращаемостта на направените инвестиции. Тяхната ефективност се измерва както със условията при които те започват да носят „печалба“, така и с движението на някои пазарни индикатори:

- увеличаване на цената на недвижимите имоти в региона;
- увеличаване на оборотите на малките и средните предприятия;
- увеличаване на финансовия резултат при агентите от веригата „изпращач – получател“;
- разрастване на кооперативните форми на производство – кълстери; регионално представителство; съвместна научна-развойна дейност;
- повишаване на доходността от труд и нарастване на търсенето на квалифицирана работна ръка;
- укрепване на състоянието на други видове инфраструктура – индустриална (газопреносна мрежа; електроснабдяване; ВиК мрежа; цифрова инфраструктура и дигитализация и др.) и социална (образователна инфраструктура; медицина и рехабилитация; култура и спорт; екологични мрежи и др.).

3. Стратегия върху дългосрочните синергетични ефекти. Транспортната инфраструктура може да се конвергира към съвременни интермодални решения, само ако територията и населението търпят положителни системни трансформации:

- по-висока инвестиционна привлекателност на трансграничния регион, мотивирана от неговата свързаност и достъпност;
- по-големи възможности за мобилност на населението, което води и до по-високи нива на доходите и благосъстоянието;
- преминаване от линейна към мрежова структура на местните икономики и общества, като така се минимизира риска от културни конфликти, кризи на идентичност и проява на сепаратизъм;
- проявяват се нови локализационни фактори – достъпност до знание и иновации[5], стабилността и устойчивостта на региона стават определящи[6]; средата на бизнес и живот се насища с „интелигентни“ решения и др.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспортната инфраструктура сама по себе си има доказано важно икономическо и социално значение, но докато инвестициите в нея се правят „на парче“ и основно се разчита на средствата от фондовете на ЕС, България ще продължи да изостава в изграждането на интермодални транспортни хъбове.

Тези хъбове, бимодални или мултимодални според характера и видовете транспорт, които включват, биха дали решение както на много вътрешни за икономиката ни проблеми, така и на въпроси с трансгранична и международна проекция. Ето защо:

- изграждането на интермодалните хъбове в трансграничните региони на България не може да се разглежда изолирано от останалите въпроси за развитието на транспортната инфраструктура, осигуряването на свързаност и достигането на европейско ниво на иновации в сектора;
- необходимостта от развитие на транспортната инфраструктура в регионите преминава и през общото развитие на процесите на управление, организация, финансиране и ресурсно обезпечаване на транспортните потоци;
- моделирането на системните и функционалните характеристики на транспортната инфраструктура следва да отразяват влиянието на съществуващите териториални и пространствени фактори.

Обективната възможност трансграничните региони на България да бъдат включени в транспортни решения от нов тип, които изпълняват нови задачи и притежават висок интеграционен потенциал се определя от благоприятното географско положение на страната и факта, че през нашата територия минават пет от общо десетте транс-европейски транспортни коридори.

Тази статия се базира на авторските изследвания в НИД НИ-27/2023/А „Изготвяне на пространствен анализ на регионалните възможности на територията на република България за стратегическо локализиране на индустриални зони“, Март 2023 – Март 2025

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Николова, Хр. Мобилност и интермодален пътнически транспорт. За свързаност на столиците с големите градове и пристанищата, летищата, граничните пунктове <http://ritrans.eu/index.xsp?issue=2014-05&article=FD6593CEA800E6DEC2257CBF00590AB6>
- [2] ОП „Транспортна свързаност“ 2021-2027, писмена процедура за набиране на проекти <https://www.eufunds.bg/bg/optti/node/15180>
- [3] Velikova, E., Gatovski, I. (2023). Improving the Quality of Public Transport to Achieve Environmental Sustainability in the City of Sofia, Bulgaria. In International Conference on Sustainable Development of Water and Environment (pp. 123-132). Cham: Springer Nature Switzerland https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85175997293&doi=10.1007%2f978-3-031-42588-2_11&partnerID=40&md5=e3b31dd1e73646934730a882fa215192
- [4] Василева, Е. Стратегическо планиране на регионалното развитие, ИК УНСС, София, 2018, стр. 23-27
- [5] Куртева, Галя. Знанието като стратегически ресурс в организацията. НК "Хоризонти в развитието на човешките ресурси и знанието", БСУ, 2015
- [6] Nikolov, G., Vasileva, E., Botseva, D. (2021). Methodological aspects of strategic regional planning for achieving sustainable development in Bulgaria doi:10.1007/978-3-030-75278-1_28 https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85115178466&doi=10.1007%2f978-3-030-75278-1_28&partnerID=40&md5=49dbe464130271fe10bb295b6b4e33d7

CONDITIONS FOR IMPLEMENTING AN INTEGRATED TERRITORIAL APPROACH AND BUILDING A TRANSPORT HUB BULGARIA - SERBIA

Georgi Hristov Tsolov

georgi.tsolov@unwe.bg

*University of National and World Economy (UNWE)
1700 Sofia, "Studentski" district, str. "8th of December"19
REPUBLIC OF BULGARIA*

Key words: *connectivity, investment, transport hub, integrated approach, corridor №10, local strategy, interstate agreements, economic integration*

Abstract: *The processes of development and improvement of the condition of infrastructure facilities of different nature and functions are of key importance not only for ensuring transport connectivity, but also for achieving synergistic effects, which are expressed in the organization and, above all, the systemic self-organization of economic activity in the regions. These effects of the development of the transport infrastructure suggest: a significant growth of foreign investments; systemic impact on human capital development; deepening cross-border cooperation; rapid modernization of transport systems; achieving regional sustainability and improving the relationship between man and nature; the public capacity to respond to crises of a natural and/or economic nature is increased, etc.*

Bulgaria is faced with the challenge of quickly and effectively solving several mutually relevant issues in this area. First of all, we must fulfill the prescriptions and recommendations for the integration of our country into the pan-European network of intelligent transport systems. Next, we should win a leading role in the EU enlargement process in the Balkans and ensure the regional competitiveness of the countries of this region. Thirdly, it is necessary to look at the complex geographical advantages of the country and, by combining them with those of neighboring countries, to turn our space and territory into a global center of interaction of different types of transport - both those that we define as "traditional" and those that are absolutely innovative and have only recently established their alternative potential.

The author's interest in the subject of the potential for cooperation and cooperation in key areas for the development of cross-border relations between Bulgaria and Serbia was provoked by the analysis within the framework of an intra-university scientific project NID NI-27/2023/A "Preparation of a spatial analysis of the regional opportunities on the territory of the Republic of Bulgaria for strategic localization of industrial zones", which was launched in March 2023.